

RSS / KONTAKT



POLITIKE EKSKLUZIVE INTERVISTA EKONOMI SOCIALE REPORTAZH SPECIALE DOSSIER BOTE KULTURË SHQIPNI E HARRUME

## Si zgjidhet makthi i trafikut në Tiranë?

Një sistem i mirë transporti publik është thelbësor për zhvillimin urban. Për shumicën e banorëve të Tiranës, transporti publik është i vetmi mjet i mundshëm për të shkuar në punë, shkollë dhe qendra mjekësore e tregtare. Për fat të keq, gjendja aktuale e shërbimeve të transportit publik me autobusë nuk i përmbush si duhet nevojat për lëvizje të popullatës, në pikëpamje të shpejtësisë, cilësisë dhe komoditetit. Kemi intervistuar mbi këto çështje Dorina Pojanin, e cila është urbaniste e specializuar për problemet e transportit urban dhe pedagoge pranë Universitetit Epoka në Tiranë. Ajo është autore e librit “TRAFIK! Pushtimi i Tiranës nga automjetet (dhe si të çlirohemi)”



A ia vlen të investohet në Tiranë për përmirësimin e cilësisë së transportit publik?

Po, është e domosdoshme të përmirësohet transporti publik. Sipas statistikave, në Tiranë më pak se gjysma e familjeve ka makinë private, ndërsa autobusët përdoren nga të paktën treçereku i popullsisë. Pra, përdoruesit e autobusëve përbëjnë shumicën në krahasim me përdoruesit e automjeteve private. Sot gati të gjitha linjat e autobusëve në Tiranë janë privatizuar dhe nuk i kushtojnë gjë sektorit publik. Por sektori publik duhet t'i ndihmojë kompanitë e transportit duke krijuar korsi të dedikuara autobusësh në të gjithë rrugët kryesore të Tiranës. Këto korsi kanë filluar të ndërtohen, por janë të copëzuara. Një ndërhyrje më e përparuar do të ishte krijimi i një sistemi të ashtuquajtur Bus Rapid Transit ose BRT, i thënë ndryshe “autobus ekspres”, ose “metrobus”. Ky është një sistem me autobusë, por që simulon sistemet e metrove. P.sh. sistemi ka stacione të mbyllura, kuti automatike për blerjen e biletave, platforma e stacionit është në një nivel me dyshemenë e autobusit, etj. Por, duke qenë se përdoren autobusë në vend të metrove me shina, sistemi kushton shumë më lirë. Sisteme të tilla ka në Turqi, Brazil, Kinë, Meksikë, Afrikë e Jugut, pra në të gjithë kontinentet – dhe kryebashkiakët e qyteteve që kanë ndërtuar BRT janë bërë të famshëm në mbarë botën për kontributin e tyre ndaj zhvillimit të qëndrueshëm. Megjithatë, unë këmbëngul se në një qytet me madhësi mesatare si Tirana, qoftë edhe krijimi i korsive të dedikuara për autobusë në rrugët kryesore, pa elemente të tjera të sistemeve BRT, do të përbënte një përmirësim kolosal.

Ku mendoni se mund të krijohet një sistem BRT në Tiranë?

Dy linjat më të përdorura të autobusëve në Tiranë janë Unaza dhe Kinostudio-Kombinati. Prandaj, korsitë për autobusë në këto dy linja do të kishin më shumë përparësi, pasi do të ndihmonin më shumë njerëz për të lëvizur në qytet. Megjithatë, duke pasur parasysh se në këto dy linja seksioni i rrugës është i ndryshueshëm dhe i ngushtë, vende-vende, një projekt BRT-je këtu ndoshta do të donte më shumë kohë për t'u projektuar me kujdes. Ndërkohë, një rrugë në Tiranë, e cila është më e gjatë dhe mund të akomodojë edhe BRT në qendër të karrexhatës është Bulevardi, nga Universiteti Politeknik deri tek treni. Mendoj se në këtë seksion

Like

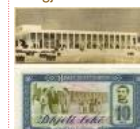
Tweet 0

0

Kur të ndjek një shoqëri e frustruar



Si zgjidhet makthi i trafikut në Tiranë?



Shqipni e Harrume



Plehrat që mësyjnë gjirin e Divjakës dhe jeta nga vongolat



Mars 1997 - Pragu i Luftës Civile, Veriu kundër Jugut

mund të krijohet një projekt pilot BRT-je, i cili të shërbente si pikënisje e këtij sistemi në shkallë më të gjerë. Po ashtu, aty mund të testohet nëse e pëlqen publiku këtë koncept.

Po në rrugët më të ngushta, ku kalojnë sot autobusët, si mund të akomodohen korsitë e dedikuara për to? Ka disa zgjidhje të mundshme. Një është të eliminohen korsitë e parkimit anës rrugëve kryesore. Kjo është një metodë që po përhapet kudo sot në Evropë, edhe kur nuk ka të bëjë me korsitë e autobusëve, pasi është një mënyrë për të kufizuar përdorimin e automjeteve private dhe të ashtuquajturën "ndotje vizive". Një opsion tjetër është të ngushtohen pak trotualet, nëse është e mundur – ndonëse unë në përgjithësi jam në favor të trotualetve të gjera në favor të këmbësorëve. Në rrugët me mediane, si Rruga e Kavajës apo segmenti verior i Bulevardit, p.sh., nëse nuk gjendet zgjidhje tjetër projektuese, mund të përdoret hapësira e medianes për korsi autobusi. Në disa raste, disa seksione të ngushta rrugore mund të caktohen vetëm për autobusë, nëse ka vend vetëm për dy korsi – një vajtje, një ardhje – dhe automjetet të devijohen në rrugë dytësore, pra të shkurrqohen. Një ndërhyrje më e skajshme është ndërtimi i mbikalimeve, por, e theksoj, se kjo lloj infrastrukture është tepër e kushtueshme. E rëndësishme është të kujtojmë se edhe qytete të varfra të Amerikës Latine, me rrugë të vjetra, të ngushta e të dredhëzuara, kanë qenë në gjendje të shpikin zgjidhje kreative për të akomoduar sistemet BRT.

Por Tirana edhe kështu ka probleme të mëdha me parkimin. Ndërsa ju propozoni të eliminohen shumë vende parkimi buzë rrugëve kryesore. A nuk do e vështirësonte kjo situatën?

Kur njerëzit thonë se në Tiranë mezi gjendet parkim, ajo që duan të thonë në të vërtetë është se në Tiranë mezi gjendet parkim FALAS. Nëse parkimi do të ishte me pagesë, atëherë do të kishim një situatë krejt tjetër. Shumë vetë do të mendoheshin mirë para se të përdornin makinën, pasi dihet se çdo udhëtim me makinë përfundon me parkim në fund. Prandaj, në Tiranë, përpara se të ndërtohen garazhe të shtrenjta nëntokësore, duhet të instalohen kohëmatës të thjeshtë parkimi anash rrugëve. Në shumë qytete të botës sot pagesat e parkimit rrugor përbëjnë një nga të ardhurat kryesore të buxhetit vendor.

Por a nuk mendoni se këto masa do të sillnin shumë kundërshtime?

Natyrisht – po të duam mund të gjejmë shumë arsye pse nuk duhet të ketë asnjë ndërhyrje – dikush do bezdiset, dikush do të kundërshtojë. Popullsia nuk ka kulturën e duhur për masa të tilla, policia rrugore është e korruptuar, etj. etj... Por, kostoja e vazhdimet të situatës aktuale në pafundësi, me përdorim të pakufizuar të automjeteve private, është shumë më e lartë se kostoja sociale e përmirësimit të transportit publik. Po të vazhdojmë në rrugën që kemi nisur do të jemi gjithnjë e më të sëmurë nga mushkëritë, më të dhjamosur, më hollë nga të ardhurat. Këto që përmenda janë fakte të vërtetuara nga përvoja evropiane dhe botërore. Edhe në qytete të tjera ka pasur fillimisht kundërshtime, kur është propozuar të krijohet korsi autobusi apo të kufizohen automjetet me mënyra të tjera, por më pas, kur banorët kanë parë përfitimet, kanë ndryshuar mendje.

Pse të mos ndërtohen metro në Tiranë?

Së pari, metrotë kanë kosto shumë të larta ndërtimi, që shkojnë deri në 150 milion dollarë/km për metro nëntokësore në terren të vështirë – dhe një qytet i ndërtuar si Tirana, me themele godinash, me rrjete nëntokësore uji e kanalizimesh, konsiderohet terren i vështirë.

Është e pamundur që taksapaguesit e Tiranës të përballojnë kosto të tilla. Po ashtu, nuk mund të presim të na dhurojë BE-ja shuma kaq të mëdha, aq më tepër që shumë vende evropiane ndodhen vetë në krizë të thellë prej disa vitesh tashmë. Veç kostove të larta kapitale, metrotë kanë edhe kosto të lartë operimi dhe zakonisht kërkojnë subvencione nga shteti, përndryshe, çmimi i biletave është i papërballueshëm nga qytetarët e thjeshtë – nuk mund të pretendohet për metro me bileta 30-Lekëshe.

Po sikur të ndërtohen sisteme të lehta tramvajesh, si ato të Budapestit apo Varshavës? Ato janë më të lira se metrotë, apo jo?

Po, por edhe këto sisteme janë shumë më të kushtueshme se autobusët, dhe nuk janë aq fleksibël, sepse, pasi shtrohen shinat është vështirë të bëhen ndryshime në sistem – ndërsa linjat e autobusëve mund edhe të ndryshohen sipas kërkesave të kohës. Sidoqoftë, kryesorja është se tramvajet operojnë në sipërfaqe të rrugës dhe janë të detyruar të ndalojnë nëpër semaforë dhe të ecin me shpejtësi të kufizuar, ashtu si mjetet e tjera. Pra nuk kanë asnjë avantazh operativ në krahasim me autobusët. Po ashtu, sot autobusët mund të jenë elektrikë, ashtu si dhe tramvajet, prandaj dhe problemi i ndotjes është i zgjidhur.

JAVA

© 2012 JAVA. TË GJITHË TË DREJTAT E RUAJTURA